

Flucht nach vorn

Wie Fahrräder das Leben von Geflüchteten verändern,
Ehrenamtliche auf Trab halten und nebenbei zum Wegweiser
in eine hoffnungsvolle Zukunft werden.

Ab sofort: 0%-Finanzierung für alle Räder!

KALKHOFF Agattu Impulse 7R HS

- » 250 Watt / 36 Volt Impulse Evo Mittelmotor (522 Wh)
- » Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung
- » hydraulische Felgenbremsen

KALKHOFF
MY BIKE2299⁰⁰

Little John PREIS



LIMAR HELM 747 Aktion

- » integriertes LED-Rücklicht
- » abnehmbares Visier
- » optimale Ventilation

89⁹⁵
54⁹⁵

Little John PREIS

WINORA Y280.X

- » 250 Watt / 36 Volt Yamaha Mittelmotor (400 Wh)
- » Shimano 8-Gang Kettenschaltung
- » hydraulische Scheibenbremsen

WINORA

2199⁰⁰

Little John PREIS



TEASI NAVI One²

- » Outdoor-/Fußgängernavigation
- » kostenfreies Kartenmaterial
- » 4GB Speicher

149⁰⁰

Little John PREIS

Viele weitere Modelle stehen für Sie in unseren Shops zur Probefahrt bereit!

E-BIKES DER TOP-MARKEN!

HAIBIKE KALKHOFF WINORA

Shops in Sachsen:
 4 x in Dresden 3 x in Leipzig
 1 x in Chemnitz, Freiberg, Görlitz,
 Bautzen und Neukirch

Little John Bikes
 Begeisterung erfahren

Prolog



Gesellschaftlichen Wandel gestalten:
nicht ohne Fahrrad. Foto: Clipdealer

Eines kennzeichnete in den letzten Monaten die deutsche Debatte um Vertreibung, Flucht und die Aufnahme Geflüchteter in Deutschland: Fast immer waren die Vertriebenen, Flüchtenden, zu Integrierenden nicht Subjekt, sondern Objekt der Diskussion. Kaum jemand interessierte sich für deren Ziele, Fragen, Sorgen. Selbst die Rede der Kanzlerin vom „wir schaffen das“ impliziert, dass „wir“ es schaffen. Dass es sich beim „das“ um Menschen handelt, mit denen man gemeinsam etwas erreichen kann, die sich freuen, Angst haben, motiviert oder demotiviert werden könnten, spielte alles keine wirklich große Rolle.

Nicht sehr anders erging es gleichzeitig all jenen, die sich engagieren: Sie sind gleichfalls zumeist Objekt der Berichterstattung – „das“ gesellschaftliche Engagement. Deshalb wollen wir in dieser Ausgabe den Spieß umdrehen und anstatt nur übereinander zu reden, Betroffene, Experten und Engagierte selbst zu Wort kommen lassen.

Das Fahrrad ist für viele Bestandteil des Neuanfangs in Deutschland. Nicht nur, weil sich Flüchtlinge den Bus nicht leisten können, bringt die Mobilität mit dem Rad einen willkommenen Grad an Abwechslung, Freiheit und Selbstbestimmung.

Es gibt nicht nur vernünftige Argumente, sondern wenig Alternativen dazu, einen solchen gesellschaftlichen Wandel aktiv mitzugestalten: So wie man in „der Flüchtlingsfrage“ nicht einfach Mund, Augen und Ohren zuhalten kann, können wir uns mittelfristig auch dem dringend gebotenen Wandel im Verkehrsverhalten nicht verschließen.

Gleichwohl ist der Aufstieg auf das Fahrrad auch mit Herausforderungen verbunden. In den meisten Herkunftsländern ist das Fahrrad eher

Spielzeug oder allenfalls Sportgerät. Wer etwas auf sich hält, strebt den Besitz eines eigenen Autos an. Insofern steht das Thema Flüchtlinge und Fahrräder stellvertretend für die Schwierigkeiten, in Deutschland ein Verkehrssystem zu etablieren, in dessen Mittelpunkt das Fahrrad steht. Hier ist auch für viele Deutsche und allen voran für viele deutsche Verkehrspolitikern noch viel Überzeugungsarbeit erforderlich.

Lebenswertere Städte, eine effizientere Nutzung vorhandener Flächen oder die Frage nach preiswerter und gut funktionierender Mobilität – alles Themen, bei denen durch Nichtstun sicher keine Veränderungen zum Guten eintreten. Nicht wer am längsten stillhält, gewinnt, sondern wer mit innovativen Ideen voranschreitet. Immer mehr Menschen unterstützen den ADFC durch ihre Mitgliedschaft oder ihre Freizeit dabei, diese Ziele zu verfolgen. Das letzte Jahr war geprägt von zahlreichen neuen und kreativen Aktivitäten und Aktionen, bei denen der ADFC auch außerhalb von Dresden und Leipzig sichtbar geworden ist. Erste Erfolge in Bautzen, Görlitz oder Freiberg zeigen, dass sich die teils zähe Arbeit lohnt und der ADFC auf dem richtigen Weg ist.

Die vielen kleinen und mittelgroßen Erfolge und Aktivitäten des ADFC stehen stellvertretend für den gesellschaftlichen Wandel, der sich in Deutschland ohnehin abspielt. Um diesen Wandel zu beschleunigen, ist der ADFC weiter auf die Unterstützung seiner Mitglieder, seiner Aktiven und zahlreicher großzügiger Spender angewiesen.

In diesem Sinne: Wir schaffen das.
Konrad Krause



Konrad Krause ist Geschäftsführer
des ADFC Sachsen. Foto: Susanne Krause

INHALT

Titelthema

- 4 Flucht nach vorn
Das Fahrrad als Symbol des Wandels
für Geflüchtete und Aktive

Regional

- 10 Dresden
14 Leipzig
15 Chemnitz
15 Görlitz
16 Bautzen

Sachsen

- 18 ADFC formuliert Ziel:
Sachsen wird Radverkehrsland
18 ADFC Sachsen mit neuem Vorstand
19 ADFC in Sachsen mit 4 200 Mitgliedern
19 Bilanz ziehen

Verkehrsplanung

- 20 Gemeinsam rollt's besser
22 Auf Abstand

Rubriken

- 23 Kontakte, Impressum
23 Beitrittsformular



Flucht nach vorn

Das Fahrrad als Symbol des Wandels für Geflüchtete und Aktive Text von Benedikt Krüger und Konrad Krause

Flucht nach vorn! Als der Satz mitten im Brainstorming für die Überschrift zum Titelthema im Raum stand, waren sich alle in der Redaktion ziemlich schnell einig: Das ist es. Flucht nach vorn! Vielleicht schon etwas abgelutscht als Headliner. Dennoch gibt es kein passenderes Schlagwort, wenn man sich in einem Fahrradmagazin mit einem Thema befasst, das die gesellschaftliche Debatte gerade bestimmt, wie kaum ein anderes. Die sogenannte „Flüchtlingskrise“ ist als solche in aller Munde. Wir haben uns gedacht, wir lassen in diesem Beitrag Menschen zu Wort kommen, die zum Fahrrad gegriffen haben, um sich bzw. etwas in Bewegung zu setzen. Menschen in ganz unterschiedlichen Situationen, die aber eines eint: In einer schwierigen Situation stecken sie nicht den Kopf in den Sand. Sie machen sich auf den Weg: Flucht nach vorn.

Wenn wir die Redewendung benutzen, meinen wir damit eine Handlung, die zustande kommt, gerade weil wir mit bloßem Abwägen nicht mehr weiter kommen. Irgendwann hat man sich genug darüber den Kopf zermartert. Ist das Risiko nicht zu hoch? Gibt man nicht zu vieles damit auf? Was denken die anderen darüber? Fragen, die wir alle kennen. Aber genauso kennt wahrscheinlich jeder von uns den Punkt, an dem man die Fragen, Fragen sein lässt und loslegt. Einfach machen!



Gemeinsam reparieren Tarek Alegli aus Libyen, Hatem Mersni aus Tunesien und Frederik Kuschewski vom Netzwerk „Willkommen in Löbtau“ ein Fahrrad.

Foto: Martin Mittelbach

Das trifft in einer sehr existenziellen Weise auf die zu, die vor der Überlegung stehen, ob sie Heimat und Familie verlassen und sich in eine Zukunft begeben sollen, die weniger bedrohlich, weniger zermürbend, weniger traumatisch ist, als das, was sie hinter sich lassen. Keiner von denen, die sich auf den Weg gemacht haben, könnte erzählen, dass er diese Entscheidung leichten Herzens getroffen hat. Doch das bloße Ausharren war ab irgendeinem Punkt die schlechteste Option. So zum Beispiel für Haydar Ali, der aus Syrien geflohen ist und hinter der mazedonischen Grenze auf die Idee kam, aufs Fahrrad zu steigen – ein Gefährt, das er seit seiner Kindheit nicht mehr angefasst hatte.

„Einfach machen“ haben sich auch viele ehrenamtlich Aktive in Deutschland und in Sachsen gesagt und damit begonnen, Fahrräder zu sammeln, zu reparieren und an Flüchtlinge zu verteilen. Sabine Kluth, Jens Nitsche und Helene Köpf sind nur drei Stimmen von den Vielen, die davon erzählen können. Ihre Erfahrungen zeigen eines: Auch wenn nicht immer alles reibungslos funktioniert, der Aufwand lohnt sich. Die Fahrräder werden dankend angenommen, weil es, wen wundert's, einen hohen Bedarf an kostengünstiger Mobilität gibt. Dazu gelernt haben alle Seiten: nicht nur übereinander, sondern auch miteinander und voneinander. Die Gespräche mit Haydar, Jens, Helene und Sabine ermutigen dazu weiterzumachen. Sie zeigen uns, dass es in Sachsen im Zusammenhang mit der Unterbringung und Integration von Geflüchteten keineswegs nur Negativ-Schlagzeilen zu verlautbaren gibt. Und sie erinnern uns, dass die Unterstützung von Geflüchteten viele Leute braucht, die irgendwann die „Flucht nach vorn“ wagen.

Haydar Ali hat einen Teil seiner Flucht aus Syrien mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zu Hause ist er das letzte Mal Rad gefahren, als er noch ein Kind war. In Deutschland gehört das Fahrrad für ihn dazu.

reflektor: Du bist im Sommer 2015 aus Syrien geflohen. Einen Teil deiner Flucht aus Syrien hast du mit einem Fahrrad zurückgelegt. Wie kam es dazu?

Haydar Ali: Ursprünglich hatten wir geplant, die Flucht zu Fuß zu bewältigen. Die Grenze zwischen Griechenland und Mazedonien haben wir noch zu Fuß überquert, weil die Straßen in der Gegend wirklich nicht zum Radfahren geeignet sind. Nachdem wir dann im ersten Dorf hinter der Grenze von Mazedonien angekommen waren, hatte einer aus unserer Gruppe die überraschende Idee, dass wir Mazedonien mit dem Fahrrad durchqueren könnten. Zunächst waren wir unschlüssig, ob es eine gute Idee ist, denn

man muss dafür mit den Rädern auf der Autobahn fahren. Das ist natürlich zwischen all den Autos nicht angenehm. Und auch die Polizei könnte uns dort natürlich entdecken. Also mussten wir erst einmal herausfinden, ob wir das wirklich machen wollen. Auch zu Fuß wäre der Weg durch Mazedonien ja problematisch und beschwerlich gewesen und es hätte ebenso die Gefahr bestanden, dass die Polizei uns aufgreift. Zum Schluss war aber klar, wir haben keine andere Wahl. Mit Fahrrädern können wir vor der Polizei fliehen, sodass wenigstens nicht alle festgenommen werden, wenn die Polizei auf uns stößt.

Damit unsere Fahrt durch Mazedonien weniger gefährlich ist, haben wir gedacht, sollten wir eine möglichst große Gruppe sein. Wir haben also an der griechischen Grenze eine ganze Menge Flüchtende gefragt, wer mit dem Fahrrad mitkommen würde durch Mazedonien. Etwa 50 haben sich dann tatsächlich entschlossen, mitzu-

kommen. Da stellt sich natürlich die Frage: Wie kommt man an so viele Fahrräder?

Wir sind also zu dritt zu einem Fahrradladen gegangen und haben den Besitzer gefragt, ob er uns Fahrräder verkaufen könnte. Es war kein besonders großer Laden. Als ich ihm sagte, dass wir 50 Räder benötigen, war die Überraschung beim Ladenbesitzer natürlich sehr groß. Er hatte natürlich nicht so viele Räder und anfangs auch Zweifel, ob wir so viele Räder bezahlen können. Er hatte weniger als 15 Räder im Laden. Er könnte aber in ein anderes Dorf fahren und von dort welche holen. Nun war also noch der Preis zu verhandeln: Am Anfang verlangte der Händler 150 € pro Rad, am Ende waren wir bei 110 € angekommen, da er mit 50 Rädern ja wirklich ein gutes Geschäft macht.

Wir warteten also etwa drei Stunden auf ihn, bis er mit einem Auto voller Räder zurückkam. Außerdem haben wir noch Zubehör

» Fortsetzung auf Seite 6 oben



Riesige Hilfsbereitschaft: Zwei Spendenaktionen brachten 300 Fahrräder.

Foto: Helene Köpf

Helene Köpf ist Mitglied im ADFC Dresden und hat im September mit Freunden die Aktion „Fahrräder für Flüchtlinge“ initiiert, gebrauchte Räder gesammelt, aufgearbeitet und für einen symbolischen Preis an Flüchtlinge weitergegeben wurden. Wir fragen sie zu ihren Erfahrungen und wie es mit ihrem Projekt weitergeht.

reflektor: Ihr habt die Idee gehabt, alte Fahrräder zu sammeln, diese zu reparieren und sie dann für einen symbolischen Obolus an Geflüchtete weiterzugeben. Wie wurde die Idee von den Geflüchteten angenommen?

Helene Köpf: Sehr gut! Eigentlich wurden wir geradezu überrannt. Es kamen eigentlich immer deutlich mehr Geflüchtete, als sich angemeldet hatten, weil sich das sofort über den Buschfunk verbreitet hatte.

☀: Es gibt also tatsächlich einen Bedarf an Fahrrädern, ohne dass man dafür Öffentlichkeitsarbeit machen müsste. Sobald so eine Initiative wie von euch kommt, geht es einfach los.

HK: Ja, genau.

☀: Wie ist eure Aktion praktisch gelaufen?

HK: Wir haben eine Fahrrad-Sammlung durchgeführt bei Dresdner Bürgern über

» Fortsetzung auf Seite 6 unten

» Fortsetzung von Seite 5 oben

gekauft: 60 Schläuche, mehrere Luftpumpen und so weiter.

Also begann unsere Fahrt quer durch Mazedonien. Wir fuhren vor allem in der Nacht. Nur wenn wir den Eindruck hatten, dass es sicher ist, sind wir auch am Tag gefahren. Es dauerte acht Tage, um die etwa 450 km zurückzulegen. Die Räder zu benutzen war deutlich preiswerter, als wenn wir uns von Schleusern hätten transportieren lassen. Die Grenze von Mazedonien nach Serbien konnten wir dann nur zu Fuß überqueren, deshalb mussten wir die Räder wieder verkaufen. 50 Räder auf einen Schlag losbekommen, das geht nicht in einem Fahrradladen. Schließlich haben wir die Räder deshalb bei drei verschiedenen Läden verkauft, einer

nahm 23, einer sechs, der letzte den Rest.

☀: War das ein Konflikt, dass es unterschiedliche Geschwindigkeiten in der Gruppe gab?

HA: Ja, auf alle Fälle. Wenn du in einer Gruppe mit Fahrrädern unterwegs bist, musst du dich ja an die Langsamsten halten. Die Jungen wollten schneller fahren und hatten auch die Ausdauer dazu. In der Gruppe waren vier Frauen, die langsamer waren, auch zwei, die um die 45 Jahre alt waren. Wir waren immer wieder gezwungen, auf sie zu warten, da sie schneller erschöpft waren. Besonders die jüngeren Teilnehmer waren ungeduldig, weil durch die geringere Geschwindigkeit natürlich das Risiko höher war, von der Polizei entdeckt zu werden.



Helene Köpf, anschiebend.

Foto: Christian Juppe

» Fortsetzung von Seite 5 unten

das Netzwerk Bunte Neustadt. Wir haben Unterstützer gesucht, einerseits den ADFC, dann die Diakonie und im Hintergrund auch Bürger.Courage. Dann haben wir eine Sammlung gemacht und wurden wirklich überrannt von Spendern. Das war wirklich erstaunlich, wie viel da zusammengekommen ist.

☀: Wie viele Räder habt ihr bekommen?

HK: Wir haben zwei Spendennachmittage gemacht und ca. 300 Räder eingesammelt. Da sind zum Teil Leute mit einem Bus vorgefahren und haben ihren ganzen Hinterhof ausgeladen. Und das Coole daran war, dass wir eigentlich ein Drittel gleich weggeben

konnten, weil die Räder sofort fahrbereit waren. Dann waren auch etwa 50 Kinderfahrräder dabei. Es blieben noch 100 bis 150 Räder, die wir reparieren mussten.

☀: Ihr, was heißt das?

HK: Wir waren ein Kernteam von fünf Leuten, die das Organisatorische gemacht haben. Zum Reparieren haben wir einen Aufruf gestartet, dass wir Leute suchen, die Fahrräder reparieren wollen. Der ging auch über den Newsletter des ADFC. Die Ursprungsidee war, die Räder mit den Flüchtlingen zusammen herzurichten. Das eine ist ja, dass die Leute mobil sind, das andere, dass sie integriert werden. Und das funktioniert halt, wenn man zusammen was schraubt, ganz gut. Dachten wir jedenfalls.

☀: Wie ging es dann nach der Durchquerung von Mazedonien weiter?

HA: Wir mussten von der Grenze zuerst nach Belgrad, um dort Papiere zu bekommen. Es war klar, dass wir nicht in dieser großen Gruppe weiter mit Rädern unterwegs sein würden. Zu zwanzigst haben wir uns also auch in Serbien Fahrräder gekauft und uns auf den Weg gemacht. Es waren noch einmal etwa 350 Kilometer, für die wir etwa viereinhalb Tage gebraucht haben. Von Belgrad konnten wir dann mit dem Bus bis zur nächsten Grenze fahren. Es fragte mich auch einer aus der Gruppe, ob wir auch in Ungarn Fahrräder nehmen wollen. Das haben wir dann aber nicht gemacht, weil es in der Europäischen Union ja so ist, dass du in dem EU-Land bleiben musst, in dem dich die Polizei auf der Flucht zuerst aufgreift. Es war also für uns ganz besonders wichtig, damit wir nicht auffallen.

☀: Bist du in Syrien Rad gefahren?

HA: Nein, dort ist Radfahren ja gar keine normale Art der Fortbewegung. Es ist auch ziemlich gefährlich, es gibt keine Infrastruktur und man sieht vielleicht einen einzigen Radfahrer in der Woche. Als ich ein Kind

Dieser Ansatz hat dann aber eigentlich nicht so richtig geklappt. Es war dann auch klar, dass wir nur noch auf Anmeldung die Räder weggeben konnten, weil wir sonst so überrannt wurden. Ich habe auch keinen Flüchtling erlebt, der ausreichend Technikwissen hatte oder den Schlüssel in die Hand genommen hätte, um sein eigenes Rad instand zu setzen.

☀: Wie erklärst du dir das?

HK: Wir hätten vielleicht auch aktiver suchen müssen. Es war auch sehr schnell klar, dass wir viele hatten die uns von einheimischer Seite unterstützen und das geht einfach schneller. Wir hatten so viele Räder! Und wir hatten den Raum nur bis zum Jahresende 2015, sodass wir die Räder einfach abgearbeitet haben. Wir hatten ein paar Flüchtlinge, die mitgeholfen haben. Die kamen ab und zu auch da hin. Aber es war eben nicht so, dass ein Flüchtling nur ein Rad bekommt, wenn er es selber repariert. Wer ein Rad wollte, hat es gegen einen symbolischen Beitrag von zehn Euro bekommen.

» Fortsetzung auf Seite 8 oben

war hatte ich ein Rad, aber das war dort eher ein Spielzeug für die Kinder und Jugendliche.

☀: In Deutschland hast du ja jetzt auch ein Fahrrad. Wie ist es dazu gekommen?

HA: Das war ganz witzig. Als ich den ersten Deutschen hier kennenlernte, lernte ich ihn zusammen mit fünf seiner Freunde kennen. Ich konnte mir also eines aussuchen.

☀: Offensichtlich sind also viele Räder im Angebot?

HA: Eigentlich fragt mich fast jeder Deutsche, den man kennenlernt, ob ich schon ein Fahrrad brauche. Es ist eine der ersten neuen Erfahrungen hier, dass man ganz offensichtlich nicht ohne ein Rad leben kann. Am Anfang war es komisch, da ich ja lange Zeit nicht mehr Rad gefahren bin und es war auch eine etwas verrückte Idee, in meinem Alter Rad zu fahren, da ich ja gewöhnt war, dass man das eigentlich nur als Kind macht. Aber hier tun es alle Leute und es hat ja auch Vorteile: Es ist einfach, es ist billiger und man kann seine Wege in der Zeit zurücklegen, wo man sonst auf die Straßenbahn warten würde. Ich habe bisher noch keine

längere Tour mit dem Rad gemacht. Im Frühling hoffe ich, dass das etwas wird.

☀: Sind die Regeln für Radfahrer für dich ungewöhnlich?

HA: Im Prinzip kann ich es ja nicht leiden, Regeln zu befolgen. Der Freund, von dem ich das Rad bekam, hat mir die Regeln erklärt, bevor er mich in den öffentlichen Verkehr entlassen hat. Bisher kannte ich zum Beispiel nicht, dass es manchmal extra Streifen auf der Fahrbahn für Radfahrer gibt. Und wenn sie da sind und man fährt dennoch auf der Autofahrbahn, sorgt das ja unter Umständen für einen gewissen Ärger. Einmal stand ich an einer roten Ampel. Ich



Flüchtende mit dem Rad auf einer Autobahn in der Nähe von Skopje.

Foto: picture alliance/AP Photo

Jens Nitsche, Eigentümer der Dresdner Selbsthilfswerkstatt „Radschlag“, hat seit anderthalb Jahren mit zahlreichen Schrauber-Initiativen für Flüchtlinge zu tun. Derzeit ist sowohl sein Wissen zur Reparatur von Fahrrädern als auch seine Erfahrung bei der Organisation von Selbsthilfswerkstätten und mobilen Fahrradworkshops gefragt.

reflektor: Was hat die Selbsthilfswerkstatt Radschlag mit Flüchtlingsinitiativen zu tun? Wie sieht euer Projekt aus?

Jens Nitsche: Im engeren Sinne haben wir gar kein Projekt. Wir klemmen uns vielmehr an bestehende Projekte dran, sozusagen mit unserer Fachlichkeit. Was wir ursprünglich mal geplant hatten, ist nicht so richtig auf Resonanz gestoßen, da haben wir vielleicht nicht die richtigen Marketingqualitäten dafür. Es gibt in der Stadt verschiedene Initiativen, die etwas machen und wir haben Fachlichkeit für das Fahrradschrauben, wir können das, wir haben die Mittel und man kann das buchen. Das war die Botschaft. Das heißt aber auch: Auf Knien und in der Hocke irgendwie freihändig Fahrräder reparieren,

dafür bin ich zu alt, das will ich nicht mehr. Ich habe inzwischen einen Selbstanspruch, der nicht mehr zulässt, dass ich so improvisatorische Dinge gerne mache, ganz ehrlich.

☀: Welche Widerstände gibt es, um so ein Projekt aufzuziehen?

JN: Es gibt so bestimmte Vorannahmen. Und eine lautet: Die müssen jetzt alle glücklich sein, wenn sie ein Fahrrad kriegen. Die Menschen, die mit den Flüchtlingen wirklich in Kontakt sind, sollten realistisch den Bedarf eruieren. Dann kann man realistisch etwas darauf aufbauen. Denn sonst ist es ja schon eine sehr spezielle Art der Bevormundung. Ich komme ja hauptberuflich aus der sozialen Arbeit, wo ich das Credo habe: Wohl-

wartete. Die Straße war leer, kein Auto kreuzte und auch die Radfahrer in meiner Richtung fuhren bei Rot weiter. So stand ich also alleine an der roten Ampel, weil es ja noch nicht Grün war. Ein alter Mann musterte mich eine Weile und sagte lachend irgendetwas Deutsches. Ich verstand es nicht, aber wahrscheinlich sagte er etwas wie „Der Ausländer wartet, aber die Deutschen fahren alle bei Rot.“ Am Anfang habe ich noch geguckt, wie die Leute um mich herum das machen: Wenn sie auf dem Gehweg fuhren, dann bin ich auf dem Gehweg gefahren, waren sie auf der Straße, dann fuhr ich dort. Aber die erste und die letzte Regel ist natürlich: Sei vorsichtig. Das ist es eigentlich. ●

tätigkeit stabilisiert das System. Alle bleiben sozial an ihrem Platz. Durch Wohltätigkeit kann es keine Diffusion geben. Deswegen planen wir bei dem Projekt in Dresden-Laubegast auch so, dass wir Einzelarbeit machen und dass es auch klar ist, dass es etwas kosten soll.

☀: Machen die Flüchtlinge dann auch selbst mit?

JN: In dieser Konstellation, wo man auf einen Mechaniker höchstens zwei Flüchtlinge hat, da geht das. Und solche pädagogischen Schrauberprojekte habe ich mit Erwachsenen schon oft gemacht, das traue ich mir schon zu. Aber bei einer so praktischen Tätigkeit geht ja viel über vormachen –

» Fortsetzung auf Seite 9 oben

» Fortsetzung von Seite 6 unten

☀: Was waren organisatorische Knackpunkte?

HK: Wir hatten einen gewissen Erfahrungsaustausch mit der Initiative Bike4Refugees, das lief in Dresden ein halbes Jahr zuvor. Die hatten schon die Erfahrung gemacht, dass man durchaus überrannt wird und so eine Art Basar-Mentalität entsteht. Das ist ja nicht immer eine heile Welt, sondern es gibt natürlich auch einen gewissen Wettbewerb um die Fahrräder. Und da waren wir schon im Vorfeld sensibilisiert, dass das nicht unbedingt so einfach ist. Eine Empfehlung war also, sich gute Partner zu suchen, das war einerseits die Diakonie und andererseits der Flüchtlingsrat. Und mit deren Sozialarbeitern haben wir direkt zusammengearbeitet für die Ausgabe der Räder. Dadurch hat das wirklich gut geklappt.

Eine Frage war natürlich auch, wie man an Geld kommt, also zum Beispiel für Ersatzteile und Schlösser, die wir mit den Rädern ausgegeben haben. Das ist ja nicht unerheblich. Da gab es bei der Arche Nova einen

Spendenfonds, ein paar Spenden haben wir auch selber gesammelt und dann hatten wir ja pro Fahrrad zehn Euro genommen, sodass da auch ein bisschen was reingekommen ist. Das ist auch wichtig, dass das Rad nicht ein Geschenk ist, sondern dass es Leistung und Gegenleistung gibt.

☀: Du sagst, ihr musstet zum Ende des Jahres aus den Räumen raus. Wie läuft das Projekt jetzt weiter? Gibt es die Aussicht auf eine Verstetigung?

HK: Es gibt natürlich verschiedene Richtungen, in die wir gerade überlegen. Zum einen werden die, die jetzt die Räder haben, ja irgendwann auch mal Reparaturbedarf haben. Da wäre also der Plan, so eine Art mobiles Repair-Café einzurichten, zum Beispiel beim Flüchtlingsrat oder vielleicht auch beim ADFC. Das ist die eine Sache. Es wäre aber auch schön, wenn man das richtig institutionalisiert, die Flüchtlinge an die Hand nimmt und sie dazu befähigt, eine solche Werkstatt selber zu betreiben, Räder einzuwerben, weiterzugeben, zu reparieren. Denn das ist schon eine Art der Integration. Aber da fehlt uns im Moment noch

der Raum und auch Geld, um sowas zu organisieren. Denn wir machen das alle ehrenamtlich und haben Familie und Job nebenbei. Konkret sind wir dran, über den ESF-Fonds der Stadt eine Stelle zu schaffen für einen, der Mobilitätsmanagement für Flüchtlinge in Dresden organisiert.

☀: Das heißt, dass es auf lange Sicht eher nicht ohne eine hauptamtliche Struktur geht...

HK: ...ich denke, das ist ein Problem in der ganzen Flüchtlingsgeschichte...

☀: ...dass zu viel gesagt wird: Das machen ja die Ehrenamtlichen für umsonst, das läuft schon.

HK: Ja, genau. Und ich denke, da ist die Luft ein bisschen draußen, jedenfalls bei uns jetzt. Ich zum Beispiel habe zwei kleine Kinder und eine Arbeit. Das war ein sehr gelungenes Projekt, aber ich möchte mich jetzt dafür einsetzen, dass wir das irgendwie hinkriegen, dass es ein Selbstläufer wird. ●

Sabine Kluth ist Mitglied im Bundesvorstand des ADFC. Die Architektin ist im Verband neben dem Thema Fahrrad und Flüchtlinge auch zuständig für die Jugendarbeit des ADFC und die Vernetzung der ADFC-Aktiven bundesweit.

Reflektor: Fahrräder und Flüchtlinge – wir schaffen das?

Sabine Kluth: (Lacht.) Wie man Flüchtlinge aufs Fahrrad bekommt, meinst Du? Ich kann mir vorstellen, dass Flüchtlinge ein großes Interesse daran, haben eigenständig mobil zu sein. Je nachdem, in welcher Gegend sie in Deutschland leben, gehört ja Radfahren zur alltäglichen Mobilität dazu. Das regt zum Mitmachen an. Und es fällt eine Menge Stresspotential weg, wenn sie nicht im Bus fahren müssen, denn da gibt es ja schon die eine oder andere unschöne Begegnung. Eine Herausforderung ist natürlich, dass es in den Herkunftsländern ganz andere Verkehrskulturen und Regeln gibt. Auch wird das Fahrrad dort einen anderen Stellenwert haben, als hier. Da kann es eine wichtige Aufgabe für den ADFC sein, vermittelnd zu wirken, Hilfestellungen zu geben, wenn gewünscht. Also – wir schaffen das – wenn alle

mitmachen und wenn wir vor allem auch die gewinnen, für die wir das machen wollen, dann kann das positive Spuren hinterlassen.

☀: Wie unterstützt das Fahrrad aus deiner Sicht Menschen dabei, besser in Deutschland anzukommen und hier ein gewisses Maß an Alltag erleben können?

SK: Die Flüchtlinge, die hier ankommen, erleben ja, dass das Rad zur alltäglichen Fortbewegung gehört. Wenn sie dies auch tun, gehören sie schon ein Stückchen dazu. Ein Vorteil liegt beim Radfahren auch darin, dass man relativ langsam unterwegs ist. Beim Durchqueren eines Stadtviertels kann man viel beobachten und erleben, man ist näher am Geschehen und damit am Alltag der Bewohner. Begegnungen sind möglich, anders als beim Blick aus dem Fenster von Bus oder Bahn. Dazu kommt noch der Aspekt, dass bei Frauen, besonders wenn sie aus islamischen Ländern kommen, das Radfahren zu einem interkulturellen Austauschprozess beitragen kann. Das ist eine Chance für die Integration, andererseits kann es natürlich unter Umständen auch zu Konflikten führen.

☀: Was gibt es denn bundesweit für ADFC-Aktivitäten zum Thema Fahrräder und Flüchtlinge?

SK: Für und mit den Ehrenamtlichen im ADFC haben wir Beispiele für Aktionen zusammengestellt, die ADFC-Gliederungen im Bundesgebiet bereits organisiert haben. Diese Sammlung stellen wir als Anregungen für andere ADFC-Gruppen bereit. Zusätzlich gibt es Informationen über die rechtlichen und versicherungstechnischen Rahmenbedingungen. Vielfältige Aktionen gibt es vom ADFC, wie Sammlungen von Fahrradspenden aus der Bevölkerung, Fahrradfahrlernkurse und Radtouren. Die Projekte werden auch quer durch alle Altersgruppen durchgeführt. Es gibt zum Beispiel ein Projekt, bei dem Jugendliche Fahrräder für Flüchtlinge sammeln und Reparaturkurse für die Flüchtlinge organisieren.

Einige Gliederungen haben mehrsprachige Flyer und Präsentationen erstellt, die mit signifikanter Bildsprache die hiesigen Verkehrsregeln erklären und fast ohne Text auskommen. Bei Kursen

» Fortsetzung von Seite 7 unten
nachmachen. Bei den Projekten im letzten Sommer war vieles gut gemeint und es hat sicher auch vieles Spaß gemacht, aber man möchte das sicher nicht jede Woche machen.

☀: Es ist also die Frage, ob so eine Art der Arbeit nachhaltig ist.

JN: Es gab auch solche Rückmeldungen, zum Beispiel von einer Aktion. Da gab es zum Ende hin den Kommentar einer marokkanischen Frau, dass es doch ganz gut gewesen wäre, wenn es wie auf deutschen Behörden so einen Automaten gegeben hätte, wo man eine Nummer ziehen kann. Das ist natürlich durchaus überraschend.

☀: Die Motivation ehrenamtlicher Arbeit besteht ja zum großen Teil vielleicht auch daraus, dass man Dinge frei so machen kann, wie man es sich vorstellt. Und sobald da ein Zweiter kommt, mit dem man das zusammen machen will, hat der ja vielleicht ganz andere Vorstellungen.

JN: Einfach mal mit 'nem Koffer und irgendwelchen Werkzeugen da anzutanzten und

draufloszuschrauben und zu improvisieren, da hab ich keine Lust mehr drauf. Das gebe ich ehrlich zu, nach der jahrzehntelangen Beschäftigung mit der Materie im technischen Bereich will ich das nicht mehr. Es ist schön, dass es Leute gibt, die das so machen und die da wirklich Spaß dabei haben. Das ist vollkommen in Ordnung und das will ich keinsten Weise bewerten, aber für mich kommt das nicht mehr so infrage.

☀: Würdest du sagen, dass diese Aktionen oft eher so laufen?

JN: Ja, viele der Aktionen, die ich kenne. Ich würde mir natürlich nie einbilden, dass ich den Überblick hätte und das für überall sagen könnte. Unsere Selbsthilfewerkstatt ist natürlich immer offen, wenn Leute zu uns kommen und nach unseren Möglichkeiten fragen. Wir müssen aber schon ein bisschen die Bedingungen mitbestimmen.

☀: Kommen in die Selbsthilfewerkstatt auch zu den normalen Öffnungszeiten Flüchtlinge zum Schrauben an ihren Rädern?

JN: Einfach mal mit 'nem Koffer und irgendwelchen Werkzeugen da anzutanzten und

JN: Vor allem unmittelbar nach konkreten Aktionen. Man merkt dann schon, dass bei solchen Aktionen, wo alte Räder in Schuss gebracht werden, nicht immer eine besonders langlebige Qualität erreicht werden kann. Das kommunizieren wir auch immer. Wir haben jetzt auch einen Syrer in unserem Schrauberkurs.

☀: Fehlen dir irgendwelche Fördermöglichkeiten, Bezahlung von Ehrenamtlichen, festere Strukturen?

JN: Die Leute, die dran sind an den Menschen, die sind in der Lage, den Bedarf zu erheben. Inzwischen sind die Initiativen ja wirklich gut vernetzt, sodass man schnell arbeitsfähig ist, wenn jemand ein Projekt aufzieht. Ich denke nicht, dass es da größere koordinierende staatliche Aktivitäten geben muss. Ich kenne mich in der Förderstruktur nicht besonders gut aus, denke aber, dass schon jetzt eine Menge möglich ist. Die Leute, die jeden Tag dran sind, haben natürlich auch beschränkte Ressourcen, sodass so etwas wie die Fahrräder auch in den Bereich der zweiten Priorität rutschen. Und natürlich ist es auch so, dass das, was wir machen, nicht kostenlos sein kann. Möglicherweise gibt es da manchmal auch etwas naive Vorstellungen, mit welchem Aufwand so etwas geht. Das muss ja von der Idee bis zur Praxis alles durchdacht sein. Dazwischen braucht man eine Menge Vernunft.

☀: Wenn man mit Flüchtlingen Projekte macht, spielen da Sprachbarrieren eine Rolle?

JN: In der praktischen Tätigkeit geht es ja einfach: Vormachen – nachmachen oder die Verwendung eines Werkzeuges demonstrieren. In den praktischen Dingen funktioniert das eigentlich ganz gut. ●



Dresdner Augustusbrücke und Elberadweg

Einen schönen Erfolg kann der ADFC Dresden bei der Planung zur Sanierung der Augustusbrücke vorweisen. Der Dresdner Stadtrat folgte mit seinem Beschluss vom 25. Februar 2016 den Anregungen des ADFC für die bessere Anbindung des Elberadweges auf Neustädter Seite. Vorangegangen war ein intensiver Informationsaustausch der ADFC-Arbeitsgruppe Verkehr mit dem Ortsbeirat Neustadt.

Auf beiden Seiten des Neustädter Brückenkopfes können nach ADFC-Auffassung breite Rampen zum Elberadweg eingerichtet werden, die gleichzeitig Barrierefreiheit für Fußgänger mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen herstellen und kurze Wegstrecken anbieten.

Zur Ostseite – am „Narrenhäusel-Biergarten“ – hatte die Verwaltung zunächst eingewandt, dass die denkmalgeschützten Mauerwerke der dortigen Gartenanlage nicht zugunsten einer neuen Rampe verändert werden dürften. Parteiübergreifend vertritt aber der Dresdner Stadtrat den Standpunkt, dass der Denkmalschutz der Brückenbindung an den Elberadweg hier



Ansicht des Neustädter Marktes mit der historischen Blockhausgasse im Jahr 1917.

Foto: Archiv

nicht entgegenstehen darf.

Für die Westseite der Augustusbrücke – am historischen Blockhaus – hatte die Verwaltung den Bau einer 2,50 m breiten Rampe neben der vorhandenen Treppenanlage für Fußgänger vorgesehen. Als Alternative schlägt der ADFC den Wegfall der Treppe und den Bau einer breiten

Rampe für alle Fußgänger und den Radverkehr nach dem Vorbild der historischen Blockhausgasse vor, die dort bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges existierte. Dazu hat der Dresdner Stadtrat einen Prüfauftrag an die Verwaltung erteilt.

Die Beschlussfassung des Dresdner Stadtrates zur Augustusbrücke ist ein konkretes Signal, dass die Belange des Radverkehrs inzwischen ernster genommen werden. Allerdings ist gegenwärtig noch offen, welche konkrete bauliche Ausführung für die Anbindung an den Elberadweg im förmlichen Planfeststellungsverfahren festgelegt wird. Die Aktiven der AG Verkehr des ADFC Dresden hoffen dazu auf einen konstruktiven Dialog mit dem Dresdner Baubürgermeister und der Fachverwaltung.

Michael Ton

Leih-Lastenrad für Dresden

Ob Köln, München oder Hamburg, sie sind bereits in vielen Städten unterwegs: Leih-Lastenräder, die kostenlos oder auf Spendenbasis von jedermann benutzt werden können. Solche wird es sehr bald auch in Dresden geben!

Seit Mitte Februar 2016 hat der ADFC Dresden eine Arbeitsgruppe, die sich alle zwei Wochen trifft und hart an der Verwirklichung arbeitet. Beim Redaktionsschluss waren nicht alle Details fix, aber mit großer Wahrscheinlichkeit wird das erste Lastenrad „Frieda“ in Pieschen oder der Neustadt (evtl. zweiwöchentlich wechselnd) zur kostenlosen Ausleihe stehen. Später soll „Friedrich“ seiner Genossin „Frieda“ Gesellschaft leisten – die Namen sind inspiriert vom Namensgeber für die Fakultät der Verkehrswissenschaften, Friedrich List.

Für den Einkauf und die Erstausrüstung von zwei Lastenrädern hatten wir zum Redaktionsschluss bereits ca. 20 % der benötigten Summe zusammen. Das verbleibende Geld sammeln wir in den nächsten Wochen über Crowdfunding. Laufende Kosten können über Spenden der Nutzer finanziert werden, wie Erfahrungen aus anderen Städten zeigen.



So ähnlich könnte „Frieda“ aussehen. Das erste Leihrad wird aber wahrscheinlich ein Dreirad sein.

Billige Fahrradbügel vor Luxusautoparkhaus

Vor der neuen Turnhalle der Dreikönigschule in der Alaunstraße wurden im vergangenen Dezember 13 neue Fahrradbügel aufgestellt. Kommt Ihnen die Art der Fahrradbügel unbekannt vor? Kein Wunder: Sie gehört nicht zu den fünf Standardmodellen, die das „Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum“ der Landeshauptstadt Dresden vorschreibt. Das Regelwerk, bei dessen Erarbeitung auch der ADFC einbezogen wurde, gibt nämlich für Fahrradbügel eine Mindestlänge von 80 cm vor und das aus gutem Grund: Mit nur 30 cm Länge stehen insbesondere Räder des Typs „Damenrad“ oder „Hollandrad“ am Bügel schlecht und beladen schon gar nicht.

Wir haben den Amtsleiter des Stadtplanungsamtes in einem Brief nach den Gründen für die Abweichung von der Norm gefragt. In der Antwort des Amtes heißt es unter anderem, es habe eine umfassende Bürgerbeteiligung gegeben und die kurzen Bügel seien gewählt worden, weil sie mehr Fläche zum Aufenthalt und Sitzen frei ließen, besonders wenn sich größere Menschenmengen auf dem Vorplatz der Scheune

aufhalten. Diese Begründung führt freilich ins Leere, denn genau dann, wenn viele Menschen auf dem Vorplatz sind, reisen auch mehr mit dem Fahrrad an. Die Platzeinsparung bleibt also graue Theorie. So grau, wie der gesamte Scheunenvorplatz.

Unter der Turnhalle wurden übrigens – nach längerem politischen Streit – 49 Autoparkplätze eingerichtet. Laut Pressemitteilung der Stadt sind damit Kosten von 40 816 Euro verbunden. Pro Stück. Die 49 Autoparkplätze haben zusammen also 2 Mio. Euro gekostet. Für einen brauchbaren Fahrradbügel bezahlt man zwischen 100 und 150 Euro.

Ganz offensichtlich scheinen die Probleme und Hemmnisse für den Radverkehr in Dresden nicht an Geldmangel zu liegen. Vielmehr sind sie im Bermudadreieck zwischen politischer Prioritätensetzung, mangelnder Kompetenz und nicht funktionierenden Ämterstrukturen zu suchen.

Nils Larsen



40.186 Euro pro Stellplatz – Auslastung 0%.

Foto: Konrad Krause



Kurze Fahrradbügel bieten kaum Standsicherheit.

Foto: Konrad Krause

ANZEIGE

Ein Rad nach Ihren Wünschen

Bürgerstr. 38 / 40 - 01127 Dresden - 0351-8482383 - www.elberad.com

Kontakt

ADFC Dresden e.V.
Bischofsweg 38
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15
Fax: 0351-501 39 16

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de
facebook.com/ADFC.Dresden

Öffnungszeiten:
Mo 10–15 Uhr
Mi 15–19 Uhr

Vom Eise befreit sind Rad- und Wanderwege

ADFC muss beim Winterdienst selbst Hand anlegen

Alle Jahre wieder schneit es im Winter. Alle Jahre wieder sieht sich die Stadtverwaltung außer Stande, das bruchstückhafte Winterdienstangebot auf Radwegen zu einem sinnvollen Netz fortzuschreiben und entsprechend umzusetzen. Alle Jahre wehren zuständige Amtsleiter, Baudezernent und Oberbürgermeisterbüro die Forderungen des ADFC mit neuen Ausreden ab, die absonderlichen Erklärungsversuche aus der Oberbürgermeisteretage haben schon einen gewissen Kultstatus erreicht.

Aktive des ADFC Dresden haben daher die Sache selbst in die Hand genommen und am 18. Januar auf einem Teil des Elberadwegs in Eigenregie Schnee

geschippt. Hieran knüpfte sich einmal mehr die Forderung nach einem Winterdienstnetz für den Radverkehr, für das auch ein Vorschlag eines Anfangsnetzes ausgearbeitet wurde, das fortzuschreiben wäre. Ein solches ist kein Selbstzweck, schließlich fahren Menschen mit dem Rad, weil sie Wege erledigen wollen, und mehr Menschen würden dann auch in den Wintermonaten mit dem Rad unterwegs sein. Das Winterdienstnetz kann also dazu

beitragen, den öffentlichen Nahverkehr zu entlasten, der aufgrund des höheren Fahrgastaufkommens an wenigen Tagen sowie durch längere Fahrgastwechselzeiten Umläufe nicht einhalten kann und außerdem das ganze Jahr über mehr Fahrzeuge bereithalten muss.

Radfahrer sollten bei Schnee- und Frostwetter auf den ÖPNV umsteigen. [...] Allein die Bauweise eines Fahrrades mit zwei hintereinander angeordneten Rädern führt dazu, dass bei geringsten Haftungsproblemen eines Rades das Gleichgewicht nicht mehr gegeben ist und nur in seltenen Fällen vom Fahrer ohne Sturz wieder hergestellt werden kann.

(Schreiben des Baudezernenten Jörn Marx vom 27. Januar 2014)



Aktive des ADFC Dresden beim Schneeschippen am Elberadweg im Januar 2016.

Foto: Konrad Krause

Abgesehen davon werden benutzungspflichtige Radwege angeordnet, weil es zu gefährlich ist, auf der Fahrbahn zu fahren. Warum es dann ausgerechnet im Winter nicht so schlimm sein soll, dass man der Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen müsste, bleibt bei all dem Schriftwechsel mit der Dresdner Stadtverwaltung im Dunkeln.

Dirk Spitzner

Termine

Regelmäßig:

- » Öffentliche Vorstandssitzung: 1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, ADFC-Laden (außer 3. Februar)
- » AG Verkehr: in der Regel am 1. Dienstag im Monat, ADFC-Laden (bitte für genauen Termin in der Geschäftsstelle melden)
- » Fahrradcodierung per Klebeetikett: ab April jeden 1. & 3. Mittwoch im Monat, 17.00 – 19.00 Uhr, ADFC-Laden
- » Mittwochsradeln: ab April, 18.00 Uhr, Goldener Reiter
- » Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lignerallee

Weitere Termine und Radtouren finden Sie auf www.adfc-dresden.de/termine

Das Radtourenprogramm 2016 ist da!

Endlich ist es wieder soweit. Das neue Radtourenprogramm ist da! Am 3. April 2016 eröffnen wir die Saison 2016 mit einer Tour von Dresden nach Moritzburg auf den Spuren der Künstlergruppe „Die Brücke“.

Wir haben einen bunten Mix an Touren. Für Radfahrer, die es lieber flach und weniger anstrengend mögen, bieten wir gemütliche Touren wie zur Frauenkirche Meißen oder zur Ausstellung „Der eigene Antrieb“ in Pillnitz. Für historisch und verkehrspolitisch Interessierte ist unsere Tour zu den Dresdner Hot Spots des autogerechten Generalverkehrsplans 1967 zu empfehlen. Andere Neuheiten, wie Touren zu einem Bürgerwindrad in Streumen oder zu einem Energieerlebnispfad im Tharandter Wald, eine Tour von Altenberg zur Klosteranlage Osek in Böhmen, zum höchsten Berg Brandenburgs oder in die Niederlausitzer Heidelandschaft können wir mit Spannung erwarten. Die Traditionstouren zum offenen Weingut und zu den schönsten Eisdielen der



Stadt dürfen natürlich auch nicht fehlen. In Großröhrsdorf kann man etwas über die Entwicklung vom Hosenträger zum Sicherheitsgurt lernen. Selbstverständlich werden wir uns auch dieses Jahr wieder geologisch weiterbilden. Jeden Mittwoch findet um 18:00 Uhr das Abendradeln statt. Dieses bietet insbesondere Neubürgern eine gute Möglichkeit, um Dresdner Radrouten und Radler kennen zu lernen. Möge

sich auch in diesem Jahr unsere alte Weisheiten bestätigen: „Radfahrer sind schöner, wissen mehr und sind besser drauf.“

Wir freuen uns auf viele alte Mitradler und sind gespannt auf Neue. Holt Euch ein Programm oder erkundigt Euch auf unserer Website. ADFC-Mitglieder bekommen das Programm auf Wunsch kostenfrei zugesandt. Dazu genügt ein Anruf in der Geschäftsstelle oder eine Mail an info@adfc-dresden.de.

Ulrike Kolberg

Die Tagestouren des ADFC Dresden kosten 2,50 € – für Mitglieder des ADFC ist die Teilnahme kostenlos.

ADFC Dresden fährt nach Kopenhagen

Ende Juli fahren 15 Mitglieder des ADFC Dresden nach Kopenhagen. Ein Ziel der Reise ist, etwas über Stadtgestaltung und Radkultur der dänischen Hauptstadt zu lernen, um es nach Dresden mitzunehmen. Während der drei Tage vor Ort werden wir mit gemeinsam vorbereiteten Stadtführungen und Vorträgen zur Stadtgestaltung, zum Radverkehr und zu weiteren Themen die Stadt näher kennen lernen und sie uns von lokalen Radverkehrsexperten zeigen lassen.

Zu besichtigen gibt es u.a. die charakteristische fußgänger- und radfahrerfreundliche Bautradition sowie zahlreiche neue Leuchtturm-Projekte wie die neuen Fahrradschnellwege (cykelsuperstier) und Radbrücken (z.B. cykelslangen). Einen Zwischenstopp wird

es in Malmö geben, wo wir uns vor allem das neue Fahrradparkhaus unter dem Centralbahnhof anschauen werden.

Die Reise ist für den ADFC zugleich eine Übung, denn 2017 wollen wir die Reise gemeinsam mit dem Landesverband hochprofessionell für sächsische Politiker und Verwaltungsmitarbeiter wiederholen, damit sie zurückkehren und ernst machen mit dem Fahrradland Sachsen.

Nils Larsen



Fahrradzählstelle in Kopenhagen.

Foto: Nils Larsen



Bryggebroen, eine der neuen bemerkenswerten Fahrradbrücken in Kopenhagen.

Foto: Barbara Baum

LEIPZIG

Kontakt

ADFC Leipzig e.V.
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel.: 0341-22 54 03 13
Fax: 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de
facebook.com/leipzig.adfc
twitter.com/ADFC_Leipzig

Geschäftszeit:
Di und Do 14 – 18 Uhr

Online-Dialog zum Thema Lärm und Luft

Die Androhung der EU-Kommission, wegen anhaltender Überschreitungen der Luftschadstoffwerte in Leipzig ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, hat die Stadtverwaltung aufschrecken lassen. Zudem musste auch der Lärmaktionsplan der Stadt aktualisiert werden. Der ADFC Leipzig hat seit Jahren die Umsetzung der schon bestehenden Pläne eingefordert, wurde aber von Seiten der Stadt immer mit dem Hinweis auf fehlende Haushaltsmittel vertröstet. Für die Fortschreibung des Luftreinhalte- und Lärmaktionsplans hat die Stadt in diesem Jahr auf einen Online-Dialog gesetzt. Alle Leipziger waren aufgerufen, sich zwischen 4. Januar und 1. März in die Diskussion um Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärmemissionen einzubringen. Insgesamt 268 Vorschläge wurden in neun unterschiedlichen Kategorien eingebracht. Allein 70 Ideen kamen zum Thema Kfz-Verkehr, einem der größten Verursacher von Lärm und Luftschadstoffen, 27 Vorschläge wurden zum Radverkehr gemacht.

Starke Zustimmung erhielten die Vorschläge zum Bau von Radschnellwegen, die Verbesserungsvorschläge zur Situation des ruhenden und fließenden Radverkehrs am Hauptbahnhof sowie die Forderung nach einem Winterdienst für den Radverkehr und die Ahndung von Falschparkern auf Radwegen. Die Diskussion fokussierte sich auf drei Themen: Die Freigabe des Innenstadtrings für den Radverkehr, die bessere finanzielle Förderung des Radverkehrs mit 10 € pro Einwohner und Jahr sowie auf den Vorschlag, ein Versicherungskennzeichen „für Radfahrer“ [sic!] einzuführen. Der Online-Dialog zu Lärm und Luft eignet sich zur Sammlung von Problemfeldern des Radverkehrs in Leipzig. Es bleibt zu hoffen, dass die im Online-Dialog positiv bewerteten Ideen nicht nur in geduldige Papiere verpackt und damit entsorgt, sondern in konkreten ausreichend finanzierten Maßnahmen im Leipziger Verkehrssystem sichtbar werden, um tatsächlich zu einer Verbesserung der Lärm- und Luftqualität beizutragen.

Christoph Waack

Zweite Leipziger Auwald-Rallye

Einen Tag mit dem Rad im Grünen, viel Wissenswertes um die Leipziger Auenlandschaft, Rätsel und Fragen zur heimischen Pflanz- und Tierwelt – das gibt es am 3. September, wenn das Team der Lebendigen Luppe zur Zweiten Leipziger Fahrrad-Auwald-Rallye einlädt. Der Auwald in und um Leipzig und Schkeuditz steht mit seiner Vielfalt an Lebensräumen und Arten im Fokus des Revitalisierungsprojekts Lebendige Luppe. Die Projektpartner Leipzig und Schkeuditz, der NABU Sachsen, die Universität und das UFZ Leipzig arbeiten daran, ehemalige Fließgewässer wiederzubeleben und der Auenlandschaft eine wichtige Lebensader zurückzugeben. Denn das weit verzweigte Gewässernetz, das die Aue ursprünglich durchzog, gibt es so heute nicht mehr. Um den Wert des Wassers für Auwald, Tier und Mensch geht es auch auf der Auwald-Rallye. An den Stationen sind Aufgaben zu lösen, um so die Koordinaten der nächsten Anlaufstelle zu erspielen und sich auf diese Weise seinen Weg durch den Leipziger Auwald zu bahnen. Die familienfreundliche Strecke beträgt dabei rund 8 Kilometer. Die Rallye ist kostenlos.

Maria Vitzthum,
NABU-Projekt Lebendige Luppe



Foto: NABU Sachsen

ADFC Leipzig wählt neuen Vorstand

Die Mitgliederversammlung des ADFC Leipzig wählte am 3. Februar einen neuen Vorstand. Neu gewählt wurden Carsten Lange, Martin Lohner und Frank Pietzsch als Beisitzer und Arthur Bruls als Schatzmeister. Dr. Christoph Waack ist als Vorsitzender bestätigt worden und Marianne Ramson übernimmt das Amt der stellvertretenden Vorsitzenden. Mit Bernd Starkloff und Alexander John verlassen zwei versierte „alte Hasen“ den Vorstand. Bernd war seit 1998 Schatzmeister und hat die solide finanzielle Entwicklung des ADFC Leipzig über all die Jahre verlässlich begleitet. Alexander John war von 2010–2014 Vorsitzender des ADFC Leipzig und hat in dieser Zeit mit hohem persönlichen Einsatz und starker Präsenz die Wahrnehmung des ADFC in Leipzig deutlich erhöht. In der Mitgliederversammlung wurde beiden langjährigen Vorstandsmitgliedern für ihr großes Engagement gedankt. Die neuen Vorstände Martin Lohner und Arthur Bruls waren als Leipziger Delegierte auf der LDV 2015 dabei. Carsten Lange und Frank Pietzsch sind neu im ADFC und möchten sich in verantwortlicher Position im ADFC für die Förderung des Radverkehrs in der Region einsetzen.

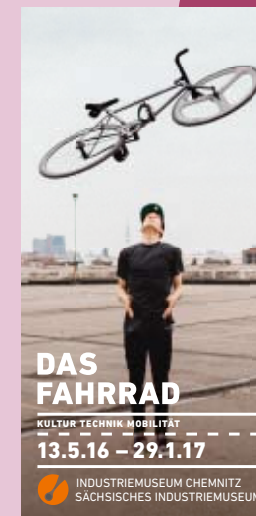
Christoph Waack



„Das Fahrrad“ in Chemnitz

Nächstes Jahr ist ein besonderes Jahr: Das Laufrad, Vorläufer aller Fahrräder, feiert zweihundertsten Geburtstag. Karl Drais, der Erfinder, beschäftigte sich bereits seit 1813 mit der Entwicklung eines Fahrzeuges, welches nicht von Pferden gezogen werden musste. Die Weiterentwicklung mit einem Tretkurbelantrieb ließ allerdings noch einige Zeit auf sich warten, da die Gefahr, die Balance zu verlieren, wohl doch noch als zu groß eingeschätzt wurde. Als dies jedoch kein Hindernis mehr darstellte, gelang dem Hochrad sein Durchbruch und sorgte für ein erstes Aufleben der Fahrradkultur in Europa und Übersee. Die Ausstellung „Das Fahrrad. Kultur. Technik. Mobilität.“ des Museums der Arbeit in Hamburg, welche dort zwischen 2014/2015 zu sehen war und von knapp 67.000 Gästen bestaunt wurde, macht vom 13. Mai 2016 bis 29. Januar 2017 im Sächsischen Industriemuseum in Chemnitz Station. Inhaltlich konzentriert sich die 600-m²-Ausstellung auf verschiedene Themen rund um

das zweirädrige Fortbewegungsmittel. Dem Besucher werden die technischen Entwicklungen rund um Laufrad, Fahrrad und Dreirad näher gebracht, ebenso wie kulturgeschichtliche Aspekte der revolutionären Entwicklung auf zwei Rädern – der Mode, des Reisens, des Sports und auch der Kunst. „Das Fahrrad“ bietet darüber hinaus auch Ausblicke, welchen Stellenwert das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad in einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Stadtplanung einnehmen kann.



Görlitzer Aktive stellen ihr Jahresprogramm vor

Druckfrisch verteilt der Görlitzer ADFC derzeit sein diesjähriges Radtourenprogramm in zahlreichen Einrichtungen in der Region. Für 2016 sind vielfältige Veranstaltungen geplant, darunter zehn Ganztagesradtouren und zwölf Feierabendtouren, Vorträge und Diskussionsrunden. Erstmals findet sich im Programm ein Fahrradreparaturkurs speziell für FahrradfahrerINNEN sowie eine Kooperationstour mit der Volkshochschule zu spannenden Schlössern der Königshainer Berge. Einige Ausflüge sind sehr sportlich, wie eine Radtour über rund 90 bergige Kilometer nach Polen und Tschechien. Bei anderen Touren stehen hingegen Freude und Wissen im Vordergrund, so bei der „Mundraubtour“ oder der „Neubürgertour“ durch Görlitz, die Zugezogenen die interessantesten Ecken der Weißstadt zeigt. Wegen großer Nachfrage gibt es auch wieder eine Fahrrad-Stadtführung durchs benachbarte Zgorzelec. Auch in nicht öffentlicher Runde sind die ADFCler im Sinne aller Radfahrer unterwegs: So gibt es

dieses Jahr gemeinsam mit der Stadtverwaltung eine „Radverkehrsschau“, bei der Straßen der Stadt mit dem Rad befahren werden, um auf „Stolperstellen“ aufmerksam zu machen und sie im besten Fall in der Folge zu beseitigen. Dieses Jahr möchte die ADFC-Ortsgruppe auch Radfahrbegeisterte aus der polnischen Nachbarstadt Zgorzelec ansprechen. So wollen die Görlitzer im Rahmen der vom Landkreis organisierten Sternradfahrt am 21. Mai polnische Radler an der Altstadtbrücke abholen und mit ihnen gemeinsam zum 15 Kilometer entfernten Zielpunkt nach Königshain radeln. Diese Idee ist so neu, dass sie noch nicht mal im aktuellen Tourenprogramm steht. Der Görlitzer ADFC freut sich auf viele interessante Begegnungen! Danke allen regionalen Unternehmen, die den Druck des Hefts mitfinanziert haben.

Ines Igney

Für ADFC-Mitglieder sind alle Veranstaltungen des ADFC Görlitz kostenlos.
Alle Termine unter: www.adfc-goerlitz.de/termine

GÖRLITZ

Kontakt

Postfach 30 01 13, 02826 Görlitz
Tel.: 01 51-57 29 38 93

goerlitz@adfc-sachsen.de
www.adfc-goerlitz.de



ANZEIGE

www.fahr-rad-chemnitz.de

MESSE • LIFESTYLE • SHOW

FAHR • RAD • CHEMNITZ 2016

23. & 24. APRIL 2016 • WASSERSCHLOSS KLAFFENBACH

BAUTZEN

Kontakt

Ortsgruppe Bautzen
Postfach 15 26, 02605 Bautzen
bautzen@adfc-sachsen.de
www.bautzen.adfc-sachsen.de

Termine

Der **Radlerstammtisch** des ADFC Bautzen trifft sich immer am zweiten Montag im Monat:
9. Mai,
13. Juni,
11. Juli,
8. August,
12. September
jeweils 19:00 Uhr
im Bautzener Brauhaus.

Bautzen auf dem Weg aus dem Einbahnstraßendschungel

Die Ortsgruppe Bautzen des ADFC existierte noch nicht sehr lange, als zum monatlichen Stammtisch ein ältere Dame erschien und ihren Wunsch äußerte, in den ADFC einzutreten. Ihre Begründung dafür war bemerkenswert: Sie wollte uns dabei unterstützen, dass wir für die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung kämpfen, damit sie nicht mehr länger illegal in Gegenrichtung durch diese fahren müsse!

Bautzens Innenstadt mit dem mittelalterlichen Kern ist geprägt von schmalen Straßen. Straßen, die zu schmal sind, um Autos darauf parken und in beiden Richtungen fahren zu lassen. Leider galt diese Einschränkung auch fast überall für Radfahrer. Und so waren viele direkte Wegebeziehungen in der Stadt auch für den Radverkehr versperrt. Nur vier Straßen waren bis zum Frühjahr 2015 für Radfahrer auch in Gegenrichtung geöffnet. Die Unzufriedenheit nicht zuletzt über diese Situation hatte im Jahr 2013 auch mit zur Gründung der Bautzener ADFC-Ortsgruppe geführt. Immer wieder wurde von ihr dann diese

Situation thematisiert und auf Verbesserung gedrungen. Viele der Einbahnstraßen liegen in der Innenstadt, andere behindern besonders direkte Wegebeziehungen zwischen dem sogenannten „Villenviertel“ und der Innenstadt, weil sie auf verschiedenen Abschnitten der gleichen Straße in entgegengesetzter Richtung ausgewiesen sind.

Nach der im Mai 2013 von der Stadtverwaltung auf Grund der Hinweise des ADFC organisier-

ten „Befahrung“ verschiedener Schwerpunktstellen im Radverkehrsnetz, wurde der Ortsgruppe vom Ordnungsamt eine Übersicht aller Einbahnstraßen in Bautzen zur Verfügung gestellt, um eine Kategorisierung und Priorisierung für die Öffnung vorzunehmen. Zügig bearbeiteten die Aktiven des ADFC Bautzen die Liste und übergaben sie dem Ordnungsamt. Leider kam es nicht zu der von uns erhofften schnellen Bearbeitung und Öffnung von Einbahnstraßen.

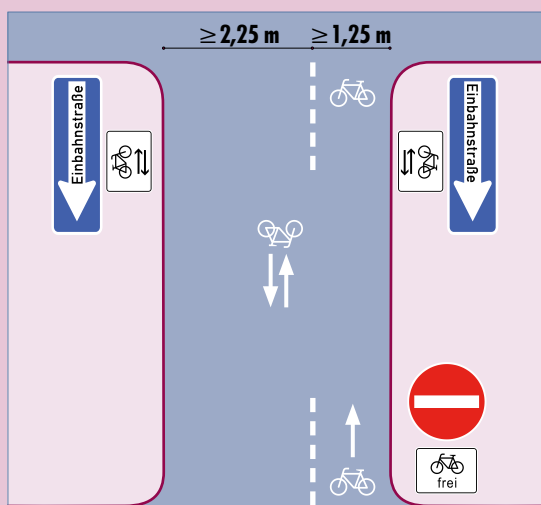
Im darauffolgenden Jahr wurde durch das Ingenieurbüro SVU in Dresden das neue Radverkehrskonzept für Bautzen erstellt. Von den im Zielnetz des Konzeptes geprüften 20 Einbahnstraßenabschnitten wurde darin lediglich bei einer die Freigabemöglichkeit verneint. Das Konzept wurde im November 2014 vom Stadtrat beschlossen.

Im Frühjahr 2015 wurden überraschend und ohne Ankündigung oder begleitende Presseninformationen in der Innenstadt zwei Einbahnstraßenabschnitte freigegeben. Ende August 2015 kam dann das Unerwartete: Vom Ordnungsamt der Stadt wurden Polizei und ADFC um eine Stellungnahme zu einem vom Ordnungsamt erarbeiteten „Regelfall“ für die Einbahnstraßen gebeten. Der ADFC regte einige Verbesserung in Details an, die vom Ordnungsamt alle in die endgültige Variante übernommen wurden (siehe Zeichnung). Kurze Schutzstreifen am Ende und am Anfang mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen signalisieren zusätzlich zur Ausschilderung die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung.

Erste Straßen wurden noch vor dem Winter entsprechend markiert und ausgeschildert. Der Stadtrat stellte im November 2015 zusätzliche finanzielle Mittel für die Umsetzung dieser Lösung im Innenstadtgebiet zur Verfügung. Weitere 14 Einbahnstraßen waren geprüft und sind für die Öffnung vorgesehen. Von der Stadtverwaltung wurde dies mit einer umfangreichen Information in der Presse begleitet, damit sich alle Verkehrsteilnehmer auf die verändernde Situation vorbereiten können. Ende Januar wurden alle geprüften Einbahnstraßen in der Innenstadt mit der entsprechenden Beschilderung versehen und freigegeben. Wenige Tage später wurde die günstige Witterung genutzt, um auch die Markierungen auf den Straßen anbringen zu lassen. Im Jahr 2016 sollen die restlichen Einbahnstraßen mit Tempo-30-Einschränkung auf eine mögliche Öffnung geprüft werden.

Nachdem es lange Zeit auf den Straßen der Stadt nach Stagnation aussah, geht es nun plötzlich rasch voran. Bautzens Innenstadt wird sich im Jahr 2016 also deutlich radfahrerfreundlicher präsentieren. Damit ist ein wichtiges Ziel der Arbeit der ADFC-Ortsgruppe erreicht.

Martin Ritscher



Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung: Vorlage zur Regelbeschilderung der Stadt Bautzen.



Freigegebene Einbahnstraßen in Bautzen.

Foto: Peter Stürzner

GLOBEBOOT 2016

DAS OUTDOOR-TESTIVAL IN MORITZBURG

30. April / 1. Mai

Moritzburg, Ferienpark Bad Sonnenland
am Dippelsdorfer Teich, 10-18 Uhr

100 BOOTE TESTEN
120 AUFGEBAUTE ZELTE
FREIER EINTRITT

WWW.GLOBEBOOT.DE

Globetrotter

Träume leben.

ADFC formuliert Ziel: Sachsen wird Radverkehrsland

Den kompletten Beschluss der Landesversammlung finden Sie unter www.adfc-sachsen.de.

Mit der Landtagswahl im Spätsommer 2014 wechselte auch die Spitze des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA). Seit anderthalb Jahren führt Martin Dulig (SPD) das Ministerium und ist damit für die Leitlinien der sächsischen Verkehrspolitik zuständig.

Für einen Wandel der Verkehrspolitik und eine engagierte Förderung des Radverkehrs erschien uns der Wechsel an der Ministeriumsspitze als eine große Chance. Doch auch anderthalb Jahre nach den Landtagswahlen sind in diesem Bereich kaum Änderungen zum Guten feststellbar: Der Radverkehrsbeauftragte des SMWA, der Ende 2014 ernannt wurde, war im Freistaat kaum bemerkbar und ist inzwischen in eine andere Abteilung versetzt worden – ersatzlos. Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte – im Koalitionsvertrag von CDU und SPD festgeschrieben – wird vom SMWA blockiert. Der Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen kommt nicht voran. Es fehlt an Personal, um die Haushaltsmittel für den Radverkehr in Sachsen überhaupt zu investieren. Die Verknüpfung von Rad und Bahn kommt nicht vom Fleck, es ist nicht einmal klar,

ob außerhalb der großen Zentren dem Nahverkehr auf der Schiene überhaupt eine Zukunft gegeben wird.

Angesichts dieser für den Umweltverbund unklaren Perspektiven hat die Landesversammlung

des ADFC Sachsen im März 2016 einen Forderungskatalog zum Radverkehr in Sachsen beschlossen.

Mit dem Zielhorizont 2025 fordert der ADFC die Umsetzung dreier großer verkehrspolitischer Aufgaben, so zunächst den Ausbau des **Radwegenetzes an Bundes- und Staatsstraßen**: Bis 2025 sollen 40 % der Bundesstraßen und 25 % der Staatsstraßen im Freistaat mit Radwegen ausgestattet sein. Um dieses Ziel zu erreichen müssen jedes Jahr 30 km Radwege an Bundes- und 70 km an Staatsstraßen geplant und gebaut werden.

Daneben ist besonders der innerörtliche Radverkehr wichtig. Nicht selten mangelt es kommunalen Akteuren an Knowhow für Planung, an Vernetzung und an sinnvollen Anreizen zur Förderung des Radverkehrs. Mit der **Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte** in Sachsen sollen Synergie- und Lerneffekte erzielt werden (mehr zur AGFS siehe Interview Seite 20).

Damit mehr Menschen vom Auto auf Rad und ÖPNV umsteigen, muss deren Nutzung komfortabler und sicherer werden. Parallel zur Zunahme des Radverkehrs ist in den letzten Jahren ein Mangel an diebstahl- und wettersicheren Parkmöglichkeiten für Fahrräder zutage getreten. Der ADFC fordert daher ein Förderprogramm **„25 Fahrradstationen für Sachsen“**, das der Freistaat bis 2025 an den wichtigsten Bahnhöfen umsetzen soll.

Der Beschluss wurde von der Versammlung einstimmig angenommen.

„Wir wollen, dass sich der Freistaat Sachsen zum Radverkehr als moderner Mobilität bekennt. Wir wollen, dass der Freistaat seine eigene Radverkehrskonzeption umsetzt. Unsere Forderungen stellen erste konkrete Schritte in diese Richtung dar.“

Antrag „Sachsen wird Radverkehrsland“, beschlossen vom ADFC Sachsen am 12. März 2016

ADFC Sachsen mit neuem Vorstand



Im Zweifel für das Fahrrad: die neuen Vorstände Rolf Leonhardt, Olaf Matthies, René Gerullis und Franziska Tennhardt. Foto: Konrad Krause

Die Landesversammlung hat am 12. März einen neuen Vorstand gewählt. Olaf Matthies wurde im Amt des Vorsitzenden des ADFC Sachsen bestätigt, René Gerullis ist ebenfalls für zwei

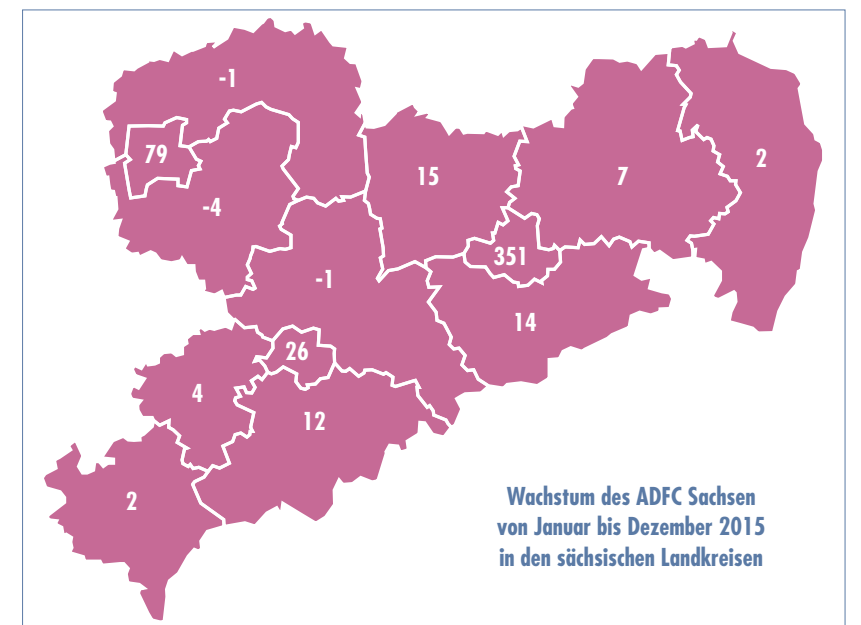
weitere Jahre zum Schatzmeister gewählt worden. Neu im Vorstand sind Rolf Leonhardt und Franziska Tennhardt. Aus dem Vorstand ausgeschieden sind Jochen Böttcher, Sascha Böhme und Ulrich Skaruppe. Die letzten Jahre waren für die Entwicklung des ADFC Sachsen eine entscheidende Zeit. In die Verantwortung dieses Vorstandes fällt die Gründung zahlreicher neuer ADFC-Ortsgruppen, ein stabiles Vereinswachstum und eine deutlich gesteigerte Wahrnehmung des ADFC als politischer Akteur in Sachsen. Den scheidenden Vorstandsmitgliedern sowie denen, die weiter dabei sind, gebührt für die über viele Jahre im Vorstand geleistete Arbeit Respekt und Anerkennung.

ADFC in Sachsen mit 4 200 Mitgliedern

Immer mehr Sachsen entscheiden sich, Mitglied im ADFC zu werden. Im letzten Jahr ist der ADFC im Freistaat um 506 Mitglieder gewachsen. Damit zählt die Interessenvertretung der Radfahrer in Sachsen inzwischen etwa 4200 Mitglieder. Der Schwerpunkt der Mitgliedschaft des sächsischen Landesverbands liegt in Dresden und Leipzig. Etwa die Hälfte der Mitglieder des ADFC Sachsen wohnen in Dresden, weitere 850 in der Messestadt.

Die Mitgliedschaft im ADFC beinhaltet neben einer Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung für Radfahrer auch die ADFC-Pannenhilfe sowie zahlreiche Vergünstigungen, zum Beispiel Rabatte bei der Mitgliedschaft beim Carsharer Teilauto und auch die kostenlose Fahrradmitnahme bei MeinFernbus FlixBus.

Doch nicht nur die konkreten Vorteile der Mitgliedschaft sind ein Grund, dem ADFC beizutreten. Mit dem Mitgliedsbeitrag unterstützen Sie auch unsere Arbeit für fahrradfreundliche Stadtplanung und Verkehrsinfrastruktur. Damit der ADFC erfolgreich sein kann, sind neben der vor allem ehrenamtlich erbrachten Arbeit auf lokaler Ebene insbesondere auf der Landes- und Bundesebene hauptamtliche Strukturen erforderlich, die dort die Förderung des Radverkehrs voranbringen und den Interessen der Mitglieder des ADFC Geltung verleihen. Jedes neue Mitglied hilft dabei, diese professionelle Interessenvertretung für den Radverkehr zu stärken.



Wachstum des ADFC Sachsen von Januar bis Dezember 2015 in den sächsischen Landkreisen

Je mehr Menschen den ADFC in Sachsen mit ihrem Mitgliedsbeitrag unterstützen, umso vernehmbarer und effektiver können wir die Interessen aller Radfahrer in die Öffentlichkeit tragen. Auch diese Zeitschrift wird zu einem erheblichen Teil aus den Mitgliedsbeiträgen und Spenden der ADFC-Mitglieder in Sachsen finanziert.

www.adfc-sachsen.de/unterstuetzen

Bilanz ziehen

Sascha Böhme ist Programmierer, Mitgründer des Reflektor-Magazins, war von 2006 bis 2008 sowie von 2010 bis 2012 Vorstand im ADFC Dresden und von 2012 bis 2016 stellvertretender Vorsitzender des ADFC Sachsen.

reflektor: Vier Jahre im Landesvorstand: Was hat der ADFC Sachsen in dieser Zeit erreicht?

Sascha Böhme: Seit 2012 hat sich die Mitgliederzahl unseres Vereins von 2400 auf 4200 erhöht. Das und die Tatsache, dass wir seit Mitte 2013 einen hauptamtlichen Geschäftsführer haben, führt dazu, dass wir als Landesverband viel aktiver, präsenter, wahrnehmbarer sind als noch vor vier Jahren. Man sieht das auch an den fünf im Osten Sachsens neu gegründeten Ortsgruppen.

☀: In den letzten vier Jahren ist der ADFC Sachsen stark gewachsen. Wie kommt's?

SB: Radfahren liegt im Trend und im ADFC zu sein liegt auch im Trend. Radfahrer sehen den ADFC in Sachsen als Vertreter ihrer Interessen gegenüber Politik und Verwaltung. Und offenbar finden sie, dass es beim Radverkehr Änderungsbedarf gibt.

☀: Wie macht sich der Wechsel an der Spitze des sächsischen Verkehrsministeriums 2014 aus Sicht eines ADFC-Landesvorstands bemerkbar?

SB: Einerseits freuen wir uns sehr, dass der Minister uns Anfang 2015 zu einem Gespräch empfangen hat. Das hat natürlich auch gewisse Hoffnungen geweckt. Andererseits, so mal als Zwischenbilanz nach anderthalb Jahren, viel passiert ist bis jetzt nicht. Noch deutet nichts darauf hin, dass in den Landesämtern für Straßenbau und Verkehr auch Kompetenz für Radverkehr aufgebaut wird. 2015 wurden nur 23 km Radwege an Staats- und Bundesstraßen gebaut, für dieses Jahr sind die Planungen nicht ambitionierter. Hier gibt es keinen Unterschied zur Vorgängerregierung.

Die im Ministerium angesiedelte Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr trifft sich zwar regelmäßig, erzielt aber offenbar auch keine für die Praxis wirksamen Ergebnisse. Hier muss sich dringend etwas ändern, die Teilnehmer müssen auch vom Ministerium auf Förderung des Radverkehrs eingeschworen werden.

23

rotkehlchen

Wir wissen alle: Autobesitzer haben es schwer. Jeden Morgen derselbe Zirkus beim Ausparken, im Winter sind die Scheiben vereist. Dann: ständig Stau! Ständig neue Steuern, Umweltauflagen, Parkgebühren. Ständig neue Skandale.

Aus diesem Grund wagt die Autoindustrie jedes Jahr einen mutigen Blick in eine bessere Zukunft. Fliegende Autos, fünfrädrige Mobilitätsobjekte oder – immer wieder gern genommen – ein ganz normales Auto mit der Aufschrift „Green“ (je nach Marke manchmal auch „Blue“). Der Erfindungsreichtum der Ingenieure sprengt einmal jährlich alle denkbaren Grenzen.

Jeder wirklich zeitgemäße Autohersteller hält sich inzwischen außerdem ein Bike Research Department. Dort geht es dann richtig zur Sache: Grundsätzlich werden dieselben Maßstäbe angelegt, wie

bei all den nutzlosen Auto-Studien. Die Fahrradschöpfer wissen: Je weniger an so einem Rad funktioniert, umso faszinierender. Weniger

ist mehr. Im Takt der Automessen präsentieren sie futuristische Visionen: Fahrräder ohne Gepäckträger, Fahrräder ohne Sattel, ... Auch das Vorhandensein von Rädern sollte dringend auf den Prüfstand.

Neben dem Minimalismus als großem Gestaltungsprinzip der Moderne kann man den Kreatören nicht vorwerfen, sie würden die Augen vor den Anforderungen der Zukunft verschließen. „Keine Angst vor absurdem Materialeinsatz“ heißt eine weitere Kernforderung zukunftsfähiger Fahrradgestaltung. Carbon, Titan und das neueste Weltraumplaste – nichts ist gut genug für die nächste Fahrradstudie auf dem Genfer Salon.

Wo beim normalen Fahrrad auf Einfachheit ge-

achtet wird, geht es hier mehr darum, das eigentlich Einfache zum Kunstwerk zu machen, die Basics zum Überbau, l'Art pour l'Art

sozusagen. Die Zwölftonklingel aus Teflon!

All das hat freilich einen tieferen Sinn. Denn besorgniserregenderweise steigt selbst bei Porschefahrern in den letzten Jahren das Mitgefühl für die Dinge, die um sie herum geschehen. Abgasskandale, Unfalltote und zunehmend auch die beim Autobahnbau auf der Strecke bleibenden Interessen von Biber und kleiner Hufeisennase erfordern angemessene Reaktion der PR-Abteilungen. Besonders besorgniserregend: Das ökologisch sensible Klientel ist gleichzeitig jenes mit dem aus Autoproduzentensicht sensiblen monetären Potential.

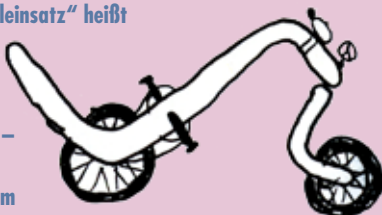
Wenn Mutti ihren Stadtgeländewagen vorm Vollwertbioschlemmermarkt parkt, sollen die anderen Käuferinnen und Käufer sofort wissen: „Ah, ein fatter Porsche! Die sind ja neuerdings nicht mehr böse, sondern jetzt mondlicht-zertifizierter ökosophischer Allroundversorger.“ Und das vom Konzernmarketing perfekt platzierte Space Bicycle auf der Auto-show garantiert, dass jeder im Land weiß: Mutti meint's ernst mit dem Umweltschutz.

Gleichwohl ist doch eher ernüchternd, was dann nach unzähligen Sitzungen der interdisziplinären Arbeitsgruppe „Machbarkeit und Sales Management“ und ein paar Klicks auf den Webseiten der Hersteller vom großen Bike-Hype der Automessen übrig bleibt. Ganz klein und verschämt im Bereich „Zubehör“ versteckt, finden sich ziemlich langweilige Cityräder und Durchschnittsmountainbikes.

Volkswagen übrigens – bekanntermaßen immer um ein gutes Renommee und stets korrekte Angaben zur Umweltbelastung seiner Fahrzeuge bemüht – hat nicht vergessen, Folgendes unter der Zubehör-Seite mit den unsagbar öden Fahrrädern zu plazieren: „Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem ›Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen‹ entnommen werden.“

Hinweise der Autohersteller zum Schadstoffausstoß. Wir wissen Bescheid.

Felix Radler



Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause. Informationen zur Mitgliedschaft unter www.adfc-sachsen.de und mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de